

FAFART

VERS LA PLUS GRANDE
FRANCE D'ASIE

ALPH. FAFART

VERS LA PLUS GRANDE FRANCE D'ASIE

AU TONKIN



IMPRIMERIE THIỆN BAN

NINH BÌNH (TONKIN)

1921

ALPH. FAFART

VERS LA PLUS GRANDE FRANCE D'ASIE

AU TONKIN



IMPRIMERIE THIỆN BAN

NINH BÌNH (TONKIN)

1921



Baie d'Along : Chaloupe d'excursion de la Maison P. Roque, mouillée près de l'Ile et de la grotte de la Surprise

A MONSIEUR ALBERT SARRAUT,

MINISTRE DES COLONIES,

ANCIEN GOUVERNEUR GÉNÉRAL

DE L'INDO-CHINE,

HOMMAGE RESPECTUEUX.

VERS LA PLUS GRANDE FRANCE D'ASIE (1).

AU TONKIN

Je dois vous parler de l'Indo-Chine, et plus spécialement de cette partie si belle de notre magnifique domaine colonial asiatique qu'est le Tonkin. Pour traiter, comme il le mérite, un tel sujet, les qualités me font complètement défaut; il me faudrait être—si je puis ainsi m'exprimer—un conférencier professionnel; or, vous n'avez devant vous qu'un novice, tout ce qu'il y a de plus débutant qu'un long séjour au Tonkin n'a pas précisément préparé à la tâche que j'ai acceptée. Pour vous dire toutes les beautés de ces pays, qu'un des bons maîtres des Francs-Bourgeois, le Frère Adrias, comparait aux portiques du Paradis, lorsqu'il vivait dans l'enchantement et l'ivresse du paysage de Colombo, il faudrait être tout à la fois peintre et poète! Pour vous communiquer, comme je le voudrais si ardemment, tout notre attachement à nous, Français d'Asie, à ce Tonkin que nous aimons tant, que nous aimons un peu comme notre seconde Patrie, et aussi pour détruire chez vous parfois des légendes, des préjugés, corriger certaines erreurs trop répandues, il me faudrait le talent et le langage si magnifiquement imagé du conférencier des « *Annales* » que fut, il y a quelques années notre ancien Gouverneur Général, M. Albert Sarraut, qui aime l'Indo-Chine comme l'aiment

(1) Conférence avec projections fixes et cinématographiques donnée au Cercle des Francs-Bourgeois, 21 rue Saint Antoine, à Paris, le 27 Octobre 1920, sous la présidence de M. Gourdon, Inspecteur Général de l'Enseignement en Indochine, représentant M. Sarraut, Ministre des Colonies.

fatalement tous ceux qui y ont travaillé, aimé et souffert, c'est à dire qui y ont vécu en s'efforçant chaque jour à remplir utilement le rôle qui incombe à tous les Français qui ont eu le courage de s'expatrier.

Je ne serai donc pas assez présomptueux de vous faire une Conférence, à vous, Mesdames et Messieurs, qui êtes si souvent, dans cette salle, habitués à en entendre de fort belles; je bornerai mon ambition, dans une causerie familiale (car dans cette vieille maison des Francs-Bourgeois, ne suis-je pas réellement en famille?) à essayer de vous faire partager notre enthousiasme et nos espoirs pour ces pays d'Asie trop peu connus en France. Je tâcherai de vous dire, en quelques mots, la vie des français de là-bas, parmi lesquels les anciens élèves des Francs-Bourgeois, comme il est de règle partout, font figure honorable pour notre chère Ecole dans des situations les plus diverses. Je m'efforcerai de vous décrire notre beau pays que 180 vues — heureusement — prises au cours de mon séjour de huit années au Tonkin, et qui ont le mérite de la sincérité, vous aideront à mieux comprendre que mon récit imparfait. Enfin j'essayerai de vous indiquer brièvement quelles richesses nous avons en Indo-Chine et ce que la France, si elle sait le vouloir comme le veulent ses colons et ses administrateurs, peut en attendre.

*
* *

Je commencerai par imiter ce conférencier éminent auquel j'ai fait tout à l'heure allusion en vous conviant, à mon tour, à faire ensemble le voyage de Marseille au Tonkin. Pour le réaliser avec le plus de satisfactions, nous sommes actuellement dans la meilleure saison; ces vents alisés, connus sous le nom de « mousson », et qui, autant dire mathématiquement, soufflent avec force dans tout l'Océan Indien, nous sont favorables. Pendant la période estivale, de mai à septembre environ, la brise vient du Sud-Ouest — c'est la mousson d'été — et comme aucune terre vers le sud n'intervient pour briser ce souffle puissant, c'est pour les navires effectuant la longue traversée sans escale de huit à dix jours de Djibouti à Colombo une sarabande désordonnée. Nous allons nous embarquer fin octobre; à cette



Jeune femme annamite.

époque, les vents sont modifiés, ils vont bientôt passer au Nord-Est —mousson d'hiver—pendant laquelle l'immense continent asiatique est l'obstacle naturel, grâce auquel l'Océan Indien est généralement calme d'octobre à avril. Nous suivrons, ainsi faisant, l'exemple de ces malins que sont les vieux coloniaux qui n'ont garde de faire tout leur possible pour entreprendre leurs voyages durant cette période de calme. La plupart, du reste, sont insensibles aux atteintes du mal de mer; mais soyez sans crainte pour vous-mêmes, vous n'en subirez pas les effets, car sur les magnifiques hôtels flottants que sont les modernes paquebots des Messageries Maritimes, tels que le « Paul Lecat» ou le « Porthos », pour ne citer que ces deux types de genre différent mais de confortable presque égal, il faudrait avoir le cœur bien sensible pour être incommodé par le mouvement un peu plus accentué que de coutume qu'une bourrasque communique aux vagues de la Méditerranée ou des mers de l'Extrême-Orient. Embarquons-nous donc sans inquiétude, et suivons ces vieux coloniaux qui se sentiront à nouveau chez eux dès que le navire aura pris le large.

Nous voici à Marseille ! Et vous êtes mal impressionnés par ce voyage affolant que nous venons de faire, depuis Paris, c'est à dire depuis un peu plus de 800 kilomètres seulement, dans des wagons plus que complets, à tel point que plusieurs d'entre vous ont fait peut-être le voyage debout dans le couloir. Cela vous fait mal augurer du reste de notre randonnée et dame! vous faites la moue, car il s'agit d'un voyage de 16.000 kilomètres ! Croyez-moi : ces 800 kilomètres constituent la partie la plus pénible du programme que nous nous sommes tracé. Il est moins ennuyeux, vous allez le voir, d'aller en Indo-Chine que de faire le trajet en chemin de fer de Paris à n'importe quelle sous-préfecture. Nous, au moins, nous ne serons pas dérangés et nous serons sùrs d'ètre tranquillement installés pendant tout un mois. Car en effet, c'est le temps nécessaire, par voie de mer, pour gagner le Tonkin. C'est cela sans doute qui vous effraie? Le Maroc doit certainement une part de sa popularité en France de ce qu'un trajet de 48 heures de chemin de fer à travers la France et l'Espagne permet à un Parisien de se transformer en «colonial ». Comme vous avez tort de penser ainsi ! C'est un des délices de notre voyage que ce repos, cette bonne cure d'air d'un mois qui nous sont imposés pour arriver au Tonkin. Aussi, n'épargnons rien pour avoir nos aises. Malgré la vie chère et bien que les prix de

passage pour le Tonkin soient actuellement à plus de 8.000 francs au lieu de 1.900 francs, prix de ces temps heureux et cependant pas trop lointains d'avant-guerre, prenons un billet de première classe et embarquons-nous sur un des plus récents paquebots, le «Paul Lecat» par exemple, que les inscrits maritimes vont avoir la généreuse bonté — en mettant fin à une de leurs innombrables grèves — de bien vouloir laisser partir de Marseille.

Nous voici sur le pont de cette belle unité de la flotte des Messageries Maritimes. Tout y est vaste, confortable, luxueux—trop luxueux presque — et dans les premières courses à la recherche de nos cabines, nous avons déjà eu le temps de nous perdre; nous avons monté et descendu des escaliers de cinq étages et enfin un ascenseur nous a conduits sur un vaste pont-promenade d'où l'on domine tout le port. Sur ce pont, nous nous sommes retrouvés, pendant que sur le quai, alors que, par de délicates manœuvres, le bateau déborde, il y a en foule des parents et des amis faisant aux partants des signes d'adieu. Combien, parmi ceux qui restent, sont disposés à voir en nous des types héroïques—ou des fous, ce qui parfois, est la même chose—du seul fait que nous prenons la mer pour trente jours ! Eh oui ! pendant tout un mois nous allons avoir pour compagnons cette foule bruyante dans laquelle nous sommes entraînés. Aussi allons-nous faire comme tout le monde : nous rechercherons dans cette foule qui sympathisera plus particulièrement avec notre mentalité, notre éducation, nos goûts; il nous sera facile de trouver des relations à notre convenance, et nous aurons tôt fait, je gage, de rencontrer trois anciens élèves des Francs-Bourgeois parmi les voyageurs du «Paul Lecat», puisque, comme l'écrivait, il y a quelques années, mon excellent ami Gaston Lefol dans un rapport à l'Amicale, les Francs-Bourgeois sont partout !

Et voyez ! voici que ces trois Francs-Bourgeois se présentent sous les apparences d'un missionnaire, d'un officier d'infanterie coloniale et d'un colon. Avec le fonctionnaire civil, c'est la composition complète de la population française des colonies. Rapprochons-nous donc de ces trois personnages sympathiques et, avec eux, tout en conversant, regardons le spectacle imposant de notre navire sortant majestueusement du port de Marseille. Lentement s'éloigne la ville immense que précède la forêt des mâts des navires à l'ancre. Peu à peu tout s'estompe, les hélices accélèrent leur vitesse et nous voici seuls sur



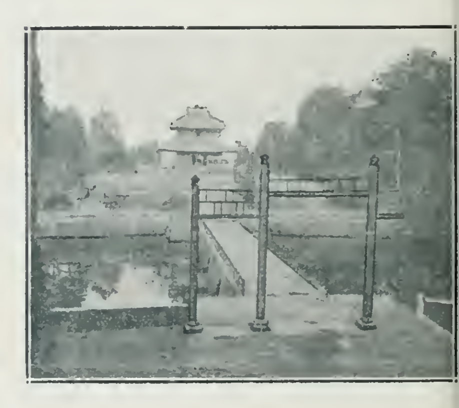
En mer, le pont du « Paul Lecat ».



Dans la rivière de Saigon : Arrivée du croiseur « Desaix ».



Les chutes du Donaï à Tri-An (Cochinchine).



Le tombeau de Tu-Duc près de Hué (Annam).



Le Cap St-Jacques.



En rade de Tourane (Annam).

les flots en route vers le lointain Extrême-Orient. Les jours succéderont aux jours, nullement monotones, je vous assure. Vingt-quatre heures à peine après notre départ, nous longeons les côtes de Corse découpant sur le ciel bleu leurs montagnes déjà empanachées de neige; puis c'est le passage des Bouches de Bonifacio, les côtes de Sardaigne et enfin, le jour suivant, le Stromboli attire notre curiosité, dominant de son sommet en fumée l'une des îles Lipari.

C'est à peine si l'archipel aux sites sauvages a disparu à l'horizon que voici à babord—puisque nous sommes en mer parlons langage marin—apparaître la côte pittoresque et rocheuse de l'Italie méridionale; nous en approchons tellement que l'on distingue les maisons, les bois, les prairies, les torrents dévalant vers la mer, et que l'on entend le sifflet des trains dont le panache blanc court au flanc de la montagne, filant vers Reggio et Catane, ou remontant vers le Nord. Le soleil baisse ! Nous entrons dans le détroit de Messine inondé de l'or d'une fin d'après-midi merveilleuse. La passe est si étroite que, de l'avant où nous nous sommes placés pour ne rien perdre de cette belle partie du voyage, nous pouvons voir le mouvement du port dont une grosse tour marque l'entrée, et nous embrassons l'ensemble imposant de la ville de Messine, étagée en amphithéâtre sur les pentes de cette série de montagnes qui a pour base toute la Sicile et dont l'Etna, toujours en activité, est le majestueux sommet. Nous passons au milieu de la foule des barques de pêches aux blanches voiles, dont la mer est sillonnée et qui viennent voguer le plus près possible de notre bateau. D'autre vapeurs nous croisent venant de ces pays vers lesquels nous allons, et des deux steamers c'est un échange de signaux et de radiogrammes. Battant l'eau au rythme régulier des aubes de ses roues, voici que passe le ferry-boat transportant un train entier de la côte de Sicile à celle d'Italie. Et le soleil baisse toujours ! C'est maintenant le crépuscule qui a fondu l'or de tout à l'heure en une teinte étrange: rose sur la mer, mauve sur les montagnes des deux côtés du détroit. Dans la nuit enfin complète, les lumières s'allument sur les deux rives et en haut, très haut dans le ciel constellé d'étoiles, l'Etna, par ses éclairs, indique sa présence. Spectacle merveilleux au décor de féerie qui, pour être rendu comme on le sent, exigerait, comme je le disais en commençant, et le pinceau de de l'artiste et la plume du poète !

Ce sera maintenant la mer immense jusqu'à Port-Saïd; nous ne verrons plus que de très loin seulement l'île de Crète aux montagnes neigeuses. La température, qui s'est sensiblement relevée, nous avertit que nous approchons de ce que l'on est convenu d'appeler les pays chauds.

C'est le matin du cinquième jour de navigation. Matin radieux où le soleil s'est levé si rapidement qu'il n'a pas donné la sensation d'une aurore. A l'horizon, voici la terre d'Afrique; c'est une ligne basse dont seul un point émerge. Le navire a ralenti sa marche pendant qu'au-devant de lui arrive la chaloupe du pilote du port. La ligne basse s'est précisée et le point qui en émergeait s'est grossi. Regarde, Français ! et laisse tressaillir ton âme ! Salue en passant la belle figure de celui que l'on a appelé le «Grand Français»! Sur la digue de Port-Saïd, précédant le canal de Suez, telle un immense doigt montrant le chemin de l'Europe, s'élève la statue de Ferdinand de Lesseps. Ce beau témoignage de l'admiration des hommes de toutes les nationalités te dira, ô mon frère, mon compatriote, te rappellera que partout où du bien et du beau s'est accompli dans le monde, les fils de France y travaillèrent avec le zèle, l'ardeur et aussi—hélas—le désintéressement de notre race toujours acquise à tous les enthousiasmes. Nous voici à notre première escale.

Le vapeur a jeté l'ancre face au boulevard malodorant bordant les quais de Port-Saïd. En prenant contact avec la terre d'Afrique où l'on rencontre toutes les races du monde, on sent l'éloignement de la France et tout naturellement nos pensées se portent vers la Patrie; nous comprenons mieux alors tout l'amour que nous avons pour elle. N'est-ce pas, en effet, surtout lorsque de grandes distances nous séparent d'un être cher que l'on ressent davantage tout l'attachement qui nous unit à lui ?

Toute la journée sera nécessaire pour accomplir les diverses formalités administratives, le réapprovisionnement en charbon, vivres, etc... Déjà, sur des chalands entourant le navire, de nombreux coolies arabes, dans un va-et-vient d'une sage lenteur, transportent le combustible dans les soutes en stimulant un zèle absent par habitude au rythme monotone d'un chant très triste. Cette opération n'a rien de très agréable et partout vole une poussière noire. Nous en profiterons pour descendre à terre afin de visiter hâtivement une



Rizières et rochers près de Ninh-Binh (Tonkin).



Sur les chaloupes du Service fluvial du Bas Tonkin.



La voie ferrée de Tourane à Hué (Annam) près du col des Nuages.



Le Day à la traversée du bac de la route Mandarine de Hanoi à Saigon.



Haiphong (Tonkin): Les chaloupes effectuant le service subventionné sur les fleuves du Bas-Tonkin.



Dans l'Ile des Deux Songs près Haiphong.

ville bizarre, véritable réceptacle de tout ce que l'univers compte de pourriture. Les vieux coloniaux, y passant une nouvelle fois, nous signaleront les dangers de cette étrange agglomération mi-africaine mi-européenne et où l'exploitation du voyageur dans des proportions inimaginables est un des moindres. Au reste, Port-Saïd n'offre rien de particulièrement intéressant; elle doit son importance et son. . . danger moral à sa situation spéciale qui en fait le débouché en Méditerranée du canal de Suez et où viennent converger toutes les routes d'Extrême-Orient, d'Australie et de l'Est-Africain.

Apres avoir circulé dans des rues très sales, encombrées de magasins les plus divers, où l'on vend très cher des objets pourtant bien vilains,.de boutiques où des changeurs moins qu' honnêtes guettent leur proie sous la forme des passagers des courriers, après avoir été harcelés dans ces rues poussiéreuses, et jusque dans les cafés par des gamins arabes qui à toute force veulent se disputer l'honneur (!) de cirer nos chaussures nous rentrons à bord du « Paul Lecat » vers la fin de l'après-midi. Vous avez eu chaud au cours de votre promenade, dites-vous comme impression de cette première journée? Ce n'est rien, vous verrez mieux bientôt! Dans le mouvement et les manœuvres de notre arrivée, nous ne nous sommes pas aperçus—ce que l'embarcation qui nous ramène à bord nous permet de faire maintenant—que notre navire était mouillé à quelques encablures du vieux «Jauréguibery» qui domine de toute la hauteur massive de ses mâts et de ses vastes cheminées les maisons, déjà peu élevées du quai, et qui en semblent encore plus petites. Six heures ! Au delà de la jetée, le soleil descend rapidement vers la surface de la mer; il y entre déjà comme en son lit. Voici que sur deux autres croiseurs français on arbore un pavillon, répondant ainsi au signal que, sur le «Jauréguibery», a donné le chef de l'escadre. Ceux qui ont déjà effectué des traversées savent ce que cela signifie; ils regardent; et avec nos compagnons francs-bourgeois intrigués dans leur inexpérience, nous regardons aussi. Le navire amiral amène son pavillon blanc semé de cinq boules bleues; sur les autres croiseurs, même manœuvre : c'est le salut aux couleurs, le garde à vous! Un coup de fusil vient d'éclater, plusieurs fois répété, et sur chacun des vaisseaux français retentit la sonnerie «Au Drapeau»! Alors lentement, majestueusement, dans toute leur glorieuse beauté, rehaussée par l'éclat des derniers feux du couchant, les trois couleurs descendent, cepen-

dant que marins et officiers rendent les honneurs! Dans cette fin de journée, la première que vous passez hors de France, vous avez connu un peu de nostalgie. Mais la France n'est pas loin; elle est près de nous et son âme plane sur cette simple cérémonie. Comme il est beau, notre drapeau, le plus glorieux qui soit au monde! Comme nous somme fiers de le voir flotter sous un ciel étranger! Un long frisson nous parcourt étreignant le cœur au passage; instinctivement l'on s'est raidi, et, chapeau bas, on a salué la France!

Pendant quatorze heures, on parcourt le canal de Suez et au lever du jour on est en vue de Suez. Un arrêt très court pour quitter le pilote et c'est maintenant la marche ininterrompue dans la mer Rouge. D'abord, dans la partie resserrée formant le golfe de Suez, on aperçoit des dunes et de vastes plaines de sable où nulle végétation n'apparaît: c'est le désert. Enfin voici au loin le Sinaï et le golfe de Suez est franchi. Trois jours encore de navigation sous un ciel de plomb pour atteindre Djibouti, à la terre aride et brûlante, débouché commercial d'Abyssinie, point de départ du chemin de fer construit par les ingénieurs français pour relier à la mer l'empire de Ménélick. Après une escale permettant un ravitaillement complet du navire la marche reprend; le cap Gardafui est le dernier point de la terre d'Afrique que nous verrons, puis enfin les îles Socotra et nous voici dans l'Océan Indien. Pendant huit jours qui nous paraîtront de plus en plus longs et de plus en plus chauds, aucune terre ne viendra plus rompre l'uniformité du voyage. Il y aura quelques orages où la grande voix du tonnerre résonnera dans l'immensité, et les beaux couchers du soleil de l'Equateur rassembleront les passagers du côté de l'Ouest que nous fuyons. Mais la vie à bord ne sera nullement ennuyeuse; dans le vaste salon, les amis de la bonne musique seront sous le charme d'une interprétation des symphonies des auteurs classiques par des artistes de bonne volonté; les conversations sans fin réuniront de place en place des groupes sympathiques; les vieux coloniaux qui ont le don de savoir partout arranger leur existence travailleront et prépareront de nouvelles affaires pour leur arrivée au Tonkin; à l'écart de tous, le missionnaire enthousiaste dira ses espoirs au jeune Saint-Cyrien qui lui répondra par ses rêves de gloire et de jeunesse. Et un matin, on se trouvera tout surpris que la petite île de Monikoi, dont les bois de cocotiers forment une petite touffe de verdure perdue dans l'immensité de l'Océan Indien, nous annonce pour le lendemain l'arrivée à Colombo.

La côte n'apparaît pas encore à l'horizon que déjà le bateau est entouré d'un vol de corneilles, avant-coureur de la terre. Ces oiseaux, que la nature a heureusement placés à Ceylan, y font office de bénévoles travailleurs municipaux, de travailleurs modèles, ne demandant aucune augmentation de salaires ni aucune limitation des heures de travail; ils assurent le nettoyage des villes et des villages, ce dont les indigènes se soucient fort peu! Maintenant, nous distinguons la ville perdue dans un véritable nid de verdure. Le ciel brûlant de l'Equateur a doté l'île de Ceylan d'une véritable débauche de végétation dans laquelle, de place en place, la terre nue laisse apercevoir sa trace rouge comme du sang. En avant de cette belle toile de fond, les lames, en déferlant avec fureur sur les jetées du port, s'élèvent en hautes colonnes d'écume. Encore quelques tours d'hélice, et le navire français, arborant ses couleurs, et pavillon flottant fièrement au vent, entre majestueux dans les eaux d'un port entièrement pris sur la mer que, seules, d'immenses digues en séparent. Les mêmes opérations qu'à Port-Saïd vont se renouveler; des chalands de charbon seront chargés dans les soutes par des coolies cyngalais plus que légèrement vêtus. De tous côtés c'est un mouvement extraordinaire de navires de tous tonnages et de toutes nationalités, arrivant ou sortant en vomissant des torrents de fumée. C'est que Colombo est le carrefour où se croisent toutes les routes maritimes de l'Extrême-Orient et de l'Australie. Nous descendrons rapidement pour visiter en hâte les points les plus curieux parmi les merveilles dont cette île superbe est abondamment dotée. Je ne vous dirai rien de Mount Lavinia, cette coquette plage à 18 milles de Colombo où une confortable auto nous a conduits, ni des attelages de charrettes à bœufs que nous avons croisés sans cesse sur une route très ombragée parcourue par la foule indigène. Je ne vous convierai pas à prendre le train qui en quatre heures nous conduirait au cœur de Ceylan, dans les hautes montagnes où l'on peut se reposer des chaleurs torrides dans un paysage tellement féerique que la légende place dans les sites merveilleux de Kandy le séjour de nos premiers parents avant la faute originelle. Résistons à l'attirance de cette oasis sur notre route qu'est l'île de Ceylan; ne nous attardons pas, même, à étudier ces races curieuses que nous coudoyons dans les rues de Colombo: cyngalais à la peau noire d'ébène; indiens qui, sur le pas de leurs magasins éclatants de lumière, tentent de nous vendre leur marchandise en un boniment mi-français mi-anglais;

chinois à la face jaune et luisante accroupis dans leurs échoppes et fumant philosophiquement leur longue pipe au minuscule fourneau. Non! résistons, et n'oublions pas que l'Indo-Chine est le but de cette causerie et que vous devez être impatients d'arriver à destination.

Quittons donc Colombo. Avec le soleil couchant, nous doublerons la pointe de Galle, au sud de l'île, en nous éloignant tout à fait de Ceylan pour atteindre le lendemain le détroit de Malacca. Le bateau filera rapidement sur des eaux calmes comme celles d'un lac; constamment nous verrons la terre et, de chaque côté, ce ne seront que paysages enchanteurs et toujours variés d'îles verdoyantes sous un ciel de feu ou d'azur, où les couchers du soleil sont d'une richesse inouïe d'or et de coloris !

C'est dans l'enchantement d'une navigation ravissante que nous atteindrons l'escale de Singapore, perdue au milieu d'un dédale d'îles semées à profusion dans cette rade immense, l'une des plus belles du monde. Position de premier ordre entre les mains de nos alliés anglais, Singapore est une place commerciale très importante où le chinois, avec ce sens inné des affaires qui est la caractéristique de sa race, a pris la première place. Dans cette ville aussi, le mouvement et la vie sont intenses. Les quartiers indigènes, chinois ou indiens, malpropres et malodorants, grouillent d'une population n'ayant aucun souci des heures et travaillant ou se reposant n'importe où et n'importe quand. Dans les quartiers européens, des hôtels à la facade de «palaces» accueillent la foule des étrangers de passage qui s'approchent des ventilateurs électriques comme les papillons des lumières, pendant qu'en face, du côté de la mer, les anglais se livrent à leurs sports favoris. Mais le temps presse; contentons-nous d'une rapide course en tramway électrique pour visiter cette ville de 300.000 âmes; puis une automobile nous conduira aux Réservoirs d'où nous aurons une vue d'ensemble de la ville et de la rade. Par le jardin botanique, et les coquettes villas, les cottages où résident les anglais qui chaque matin se rendent à leurs maisons de commerce en ville, nous regagnerons notre bateau en pensant enfin que c'est notre dernier arrêt avant d'atteindre l'Indo-Chine où nous pourrons enfin retrouver quelque chose de France. Car, en effet, en dehors de la terre désolée de Djibouti, rien de français ne s'est rencontré sur notre chemin; par-



Do-Son (près Haiphong) : Vue générale de la plage.



La plage de Do-Son près Haiphong (Tonkin).



Le Song-Ma et le pont du chemin de fer de Ham-Rong (Annam). Ligne de Hanoi à Vinh.



Paysage près de Do-Son.



Mission de Ke-Sat (Tonkin) : Sacre du nouvel évêque.

tout, au contraire, ce fut encore l'anglais, toujours l'anglais installé dans tous les coins du monde, les meilleurs ou les plus importants, que nous avons rencontré.

Après avoir parcouru le sud du golfe de Siam, et doublé la pointe méridionale de la Cochinchine à Poulo-Obi, nous passons à proximité de l'île boisée de Poulo-Condore, pénitencier de notre possession asiatique. Au matin du vingt-cinquième jour après notre départ de Marseille, nous sommes en vue d'un ensemble de collines. C'est chez nous ! C'est le Cap Saint-Jacques où le bateau stoppe. Quelle agréable surprise d'entendre la voix française du pilote qui monte à bord pour conduire, parmi les multiples méandres de la rivière, le courrier de France à Saigon où il est impatiemment attendu ! Ceux de nos compagnons de route qui doivent rester dans la fournaise cochinchinoise font leurs préparatifs de débarquement durant les cinq heures pendant lesquelles on remonte la rivière de Saigon. Large, immensément large, on n'en voit pas les rives tout d'abord, et ses flots, jaunes, chargés de la vase recueillie sur des milliers de kilomètres, s'écoulent avec une rapidité accentuée par la marée descendante entre les îles vaseuses sur lesquelles les palétuviers et les herbes à paillotte répandent une teinte vert sombre, telle une grande forêt. Les hauteurs du Cap Saint-Jacques ont disparu au loin, et maintenant voici les clochers élégants de la cathédrale annonçant la ville que cache encore la végétation du delta du Mékong. Longtemps on le voit, ce clocher, tantôt à droite, tantôt à gauche, tellement nombreux sont les détours de la rivière qui se retrécit peu à peu avant d'atteindre les quais; puis enfin les appontements où, par une manœuvre savante, le courrier vient enfin s'amarrer. En une foule toute blanche, beaucoup de Français attendent les nouveaux arrivants et sur les quais, arrivent sans cesse des automobiles, des équipages ou des pousse-pousse d'où descendent des retardataires; pendant les formalités d'accostage, les conversations s'engagent du quai au bateau; puis, la passerelle enfin abaissée, c'est l'envahissement et le brouhaha d'une prise de contact avec les voyageurs, l'encombrement instantané des salons, des couloirs et des ponts compliquant les allées et venues des coolies annamites portant les bagages avec un zèle intempestif, criant et gesticulant. Nous pouvons observer ainsi les annmites que nous voyons pour la première fois. Comme ils sont drôles avec leur chignon, qui les fait confondre avec les femmes,

leur nez épaté, leur figure jaune trouée de petits yeux noirs fendus en amande; leur visage semble inexpressif, et ces coolies parlent une langue bizarre où un français, que n'a pas prévu le dictionnaire de l'Académie, se mélange à des termes de la langue indigène, mais que l'annamite s'arrange à prononcer de façon à être compris de son client. C'est la langue «petit nègre» en usage courant lorsqu'on a affaire à la corporation des coolies. Mais, mon Dieu, qu'ils sont sales ! Ce sont les tireurs de pousse-pousse, ces véhicules fort commodes qui remplacent avantageusement là-bàs les « sapins » parisiens. Fort heureusement, il n'y a pas que cet échantillon de la population annamite, et les interprètes, les commerçants habillés de robes blanches ou noires, et parfois à l'européenne, nous produisent une meilleure impression.

L'escale de Saigon nous permettra, pendant deux jours, de visiter la ville et les environs qui sont fort beaux. Ce qui frappe, dès qu'on prend contact avec la terre indochinoise, c'est le mouvement intense de circulation. On se sent en France, dans cette ville coquette aux rues larges, propres, bordées d'édifices parfois imposants: tels la Cathédrale, belle comme une église de la métropole, sur le plateau qu'elle couronne; l'Hôtel de Ville, le Théâtre Municipal, complétant tous deux l'embellissement de vastes promenades; le Palais gouvernemental au milieu d'un parc aux arbres superbes. Si l'on pénètre dans les nombreuses maisons de commerce, françaises et étrangères, de Saigon, on a tout de suite l'impression de l'importance des affaires qui s'y traitent. Les maisons chinoises, dont beaucoup sont fort riches, rivalisent d'ardeur pour se partager avec nous le marché commercial cochinchinois.

Suivons la plus ancienne rue de Saigon; elle est plus étroite que les autres, mais c'est de beaucoup la plus vivante. Autour de cette rue Catinat, Saigon s'est développé extraordinairement. Nous serons surpris du nombre de véhicules de toutes sortes, automobiles, équipages et pousse-pousse, qui descendent ou remontent cette voie où tout Saigon se rencontre. Arrêtons-nous un moment devant le Continental-Hôtel; c'est là où tout le monde—gens d'affaires surtout—vient se retrouver. Nous y verrons négociants et employés devisant cordialement et sans contrainte pour l'inférieur, la journée achevée. Il semble que l'énorme distance qui nous sépare de la France produise un phénomène en sens inverse dans les relations entre francais



Baie d'Along : Dans un des cirques des Iles de la Paix.

exposés aux mêmes peines, aux mêmes dangers, aux mêmes risques coloniaux. L'éducation, dans les sympathies réciproques, est la chose qui importe et non la différence de condition sociale. De même, nous verrons l'officier, toujours respecté, le fonctionnaire contre lequel, dans les affaires, au cours de la journée, on se sera débattu parfois âprement, se mêler avec gaîté aux conversations ou s'intéresser aux passionnantes parties engagées un peu partout dans les salons. L'habitant de la brousse, le colon, de passage en ville, viennent y retrouver un dérivatif aux durs labeurs de chaque jour, et complètent cette foule qui a peut-être le tort de vivre trop fébrilement, et que servent des boys indigènes extérieurement propres dans d'éblouissantes robes blanches, sous l'air plus que tiède que brassent à grande vitesse les ventilateurs électriques. Puis, quand on a commenté la quotidienne et bien laconique dépêche de l'agence Havas, lorsque l'on a bien potiné sur son prochain—c'est aussi un défaut colonial—et pas toujours, hélas, innocemment, on profite de la fin du jour, les uns pour se rendre dans les cercles sportifs, se livrer aux joies du football ou du tennis, les autres pour faire en voiture, en pousse pousse ou en auto, suivant les moyens de chacun, ce qu'on appelle là-bàs le «Tour d'Inspection». Ne nous singularisons pas et suivons l'exemple général, puisque s'offre à nous une confortable auto au volant de laquelle se tient, impassible, un chauffeur annamite. Allons aussi sur cette belle route la plus proche de Saigon où tout le monde cherche une fraîcheur relative après l'étuve de la journée. Nous verrons Gia-Dinh, Cholon, la ville du riz, centre commercial chinois très important, la plaine des Tombeaux, Thu-Duc, le mausolée que le peuple annamite reconnaissant éleva au grand Evêque d'Adran, Pigneau de Béhaine, précurseur de l'œuvre de civilisation française dans l'empire d'Annam. Nous rencontrerons de nombreux véhicules, nous croiserons des lignes de chemin de fer ou de tramways et nous couperons encore d'autres routes toutes bordant des rizières en pleine moisson du dixième mois. Après une bonne heure de promenade, nous rentrerons à Saigon par le jardin botanique tout vibrant du bruit assourdissant des cigales. Avec la nuit, la ville se parera des mille feux d'un éclairage électrique répandu à profusion, et les lumières nombreuses des embarcations et des vapeurs à l'ancre donneront à la rivière un aspect de grandiose fête vénitienne.

Notre dernière journée sera employée à faire rapidement l'excursion du Cap Saint-Jacques, à 120 kilomètres de Saigon, par une route fort belle, traversant en plusieurs endroits des plantations de caoutchouc et des forêts superbes. C'est là que, dans la verdure et sous les cocotiers, viennent se reposer au bord de la mer, les cochinchinois fatigués par un climat déprimant où l'hiver est inconnu. Une autre excursion nous permettra de visiter les chutes du Donaï à Tri-An; dans un paysage de beauté sauvage, le fleuve bondit au milieu des rochers sur une largeur immense étendant ses rives jusqu'au bord de la forêt tropicale qui résonne du bruit et du sifflement des cigales et des insectes des pays chauds. Et sur les rochers émergeant de l'eau les caïmans, paresseusement, dorment au soleil.

Nous verrons encore la forêt profonde, domaine du tigre et de la panthère, qu'avoisinent de belles plantations d'hévéas, ou arbre à caoutchouc, que de courageux français ont établies au prix de peines sans nombre et d'un opiniâtre labeur de tous les instants. Nous verrons des plantations de café, de canne à sucre, de coprah, et surtout des rizières au sol tellement fertile que la Cochinchine, avec sa production annuelle d'environ 1.600.000 tonnes, est en quelque sorte le grenier d'une partie de l'Asie, puisque ce riz est exporté jusque sur le Japon.

Nous aurions à voir le Cambodge, ses plantations de poivre et ses forêts aux essences précieuses. Nous devrions visiter le Laos, trop peu connu et dont le sol et le sous-sol sont d'une richesse sans égale. Il nous faudrait pousser jusqu'à Vientiane et Luang-Prabang, par cette voie fluviale unique qui a fait appeler le Mékong le père des fleuves, pour de là, visiter les ruines d'Angkor. Le temps nous manque. Ainsi qu'à Colombo j'ai dû vous presser, il faut encore que je vous ramène à Saigon pour continuer notre voyage jusqu'au Tonkin, but que nous nous sommes assigné.

Par une belle matinée de Novembre, nous faisons la descente de la rivière de Saigon pour reprendre la mer. C'est véritablement à supposer qu'un mauvais plaisant a saboté le calendrier : le ciel est très bleu et la chaleur que les saigonnais nous déclarent tempérée est, pour nous, celle d'un été très chaud de France. En Cochinchine, différant en cela du Tonkin, il n'y a pas d'hiver, et toute l'année, la température se maintient sensiblement la même avec un léger fléchis-



Baie de Ha-Long (Tonkin) : Alignement de rochers près du Port Parceval.



Baie d'Along : La grande brêche.



Baie d'Along : L'Ilot Vert près de l'Ile de la Table.



Baie d'Along : Rochers.



Baie d'Along : Le mouillage de la Surprise, vu de la Grotte de l'Ile de la Surprise.

sement pendant la saison *fraîche* de novembre à février, pendant laquelle il ne tombe pas une goutte d'eau. Le fait est tellement établi, que c'est au cours de cette période que l'on met complètement à découvert les maisons dont la toiture est à réparer; et dans les rues de Cholon, les entrepôts de paddy ou de riz usiné débordent sur les trottoirs où les sacs s'empilent sans souci d'aucun abri.

De nouveau, nous voici au Cap Saint-Jacques apres avoir quitté les flots limoneux de la rivière de Saigon. Laissant à babord le sémaphore et le poste des torpilleurs, nous remontons vers le Nord en longeant la côte de la Cochinchine puis celle du Sud-Annam qui la prolonge. Côtes sauvages, abruptes dans les échancrures desquelles sont dissimulés les ports de Quinhone, Camrang où pendant la guerre russo-japonaise, la flotte russe cherchait à échapper à la surveillance de son ennemie, Nhatrang, à proximité duquel a été installé, par le Dr Yersin, l'Institut Pasteur. Au large du cap Padaran, la direction du navire incline légèrement vers le Nord-Ouest pour atteindre Tourane, port de l'Annam Central.

Tourane n'offre par elle-même rien de particulièrement remarquable; c'est une concession française en Annam, pays de protectorat, à l'égal de Haiphong ou de Hanoi au Tonkin, autre pays de protectorat. Ceux de nos compatriotes établis à Tourane ont beaucoup de mérite; ils n'y trouvent que peu de distractions, et la fréquence de ces fléaux du nord de l'Indo-Chine que sont les typhons, qui trop souvent viennent aborder la côte dans les environs du port de l'Annam y causant chaque fois des ravages et des ruines, ne fait pas positivement de ces lieux prédestinés un séjour de premier ordre. La ville, comme toutes celles de notre belle colonie d'Asie, est très propre, mais ses rues sont quasi désertes; elle est bâtie dans une vallée de sable, en bordure d'une rade peu profonde, ce qui oblige les vapeurs de fort tonnage à mouiller très loin de terre. Cette rade est exposée aux sautes d'humeur d'une mer capricieuse au possible, surtout pendant la mousson d'hiver. Sur la presqu'île, bornant un des passages de la rade, un poste de télégraphie sans fil assure la communication directe entre Tourane, Saigon, Hanoi (poste de Bach-Mai) et Haiphong (poste de Kien-An). Le port de Tourane ne comporte aucune installation digne d'en faire, comme il en avait été question, le débouché du centre Annam. A vrai dire, il y a bien des chances pour que ce port ne prenne jamais une grande importance. Les pro-

duits de cette région et du Laos trouveront un chemin plus sûr et plus rapide pour l'exportation par les fleuves traversant plus au Nord une contrée très fertile et aboutissant à Benthuy, sur le Song-Ca, à mi-distance des ports de Tourane et Haiphong avec lesquels Benthuy est en relations régulières et fréquentes par des services libres de chaloupes à vapeur se livrant au petit cabotage. Parfois même, des vapeurs de 1500 tonnes viennent directement de Hongkong pour y charger des bois de forêts de la région laotienne. A Benthuy sont installées les importantes usines de la Société Forestière de l'Annam, une fabrique d'allumettes, et tout récemment une vaste usine pour la fabrication des conserves de viandes de bœuf et de porc a été mise en marche avec un matériel tout à fait moderne.

Mais Tourane a connu des heures, sinon de splendeur, du moins d'importance au temps où la flotte française mouillait, pour le bombarder, à proximité du fort construit par les espagnols au sommet d'une colline qui fait face à celle au sommet de laquelle sont actuellement élevés les pilones de la télégraphie sans fil. Une ligne de chemin de fer part de Tourane pour remonter vers le Nord, par Huê jusqu'à Dong-Ha, terminus actuel du tronçon de la grande ligne transindochinoise dont la guerre a considérablement retardé la réalisation, et qui, depuis longtemps, devrait assurer la liaison régulière de notre grande colonie asiatique. Les parties de cette ligne actuellement en exploitation comprennent trois tronçons : Saigon-Nhatrang, Tourane-Dong-Ha et Benthuy-Hanoi soit environ 1.000 kilomètres exploités par les services administratifs de la Colonie. Il en reste à peu près autant à construire et il faut souhaiter dans l'intérêt général que ce soit très rapidement un fait accompli. Toutefois, en attendant cette réalisation, Nhatrang et Tourane, et Dong-Ha et Benthuy sont reliés par des services automobiles permettant d'aller par voie de terre en six jours de Saigon à Haiphong. Malheuresement, à certaines parties de son parcours, cette grande route coloniale a beaucoup à souffrir pendant la saison des pluies; c'est ce qui se produit pour le passage du col du Varella, et fréquemment la route est impraticable. Mais, néanmoins, les choses telles qu'elles existent constituent un très sérieux progrès.

Les montagnes de la chaîne annamitique entourant la plaine de Tourane en font un site intéressant. Si nous voulons gravir les pentes de ces montagnes, une excellente route nous permet d'atteindre

Huê en passant par le col des Nuages à 460 mètres d'altitude. Le voyage en chemin de fer pour atteindre la capitale de l'Annam facilite pendant trois heures une excursion magnifique de 100 kilomètres sur un parcours égalant en beauté les sites les plus réputés d'Europe. La ligne s'élève constamment jusqu'au-dessous du col des Nuages que l'on voit 200 mètres plus haut; puis elle court au flanc de la montagne rocheuse, surplombant à pic la mer dont les vagues viennent s'entrechoquer furieusement à 200 mètres plus bas. Les tunnels sont nombreux et chaque sortie est un enchantement. Les cascades mugissantes se succèdent dans des gorges profondes. Puis c'est la descente dans la plaine pour atteindre la capitale où réside l'Empereur d'Annam, Huê, la mystérieuse évocatrice des pompes fastueuses d'une cour d'un autre âge, d'un passé, d'une civilisation qui ne manquent pas de grandeur, ainsi qu'en témoigne toute la campagne des environs de Huê. Chaque coin est un témoignage de l'histoire d'Annam par les nombreux tombeaux des empereurs. Les mausolées sont édifiés dans des paysages calmes invitant à la rêverie, au milieu des pagodes magnifiques et parfois grandioses qu'entourent des lacs aux eaux sans rides et où tranquillement fleurissent les lotus!

Mais voici encore que je m'attarde! Passons, passons vite! Heureusement qu'il ne m'est pas possible de vous dire toute la beauté prenante de cette terre royale des environs de Huê, comme sait si bien la décrire, dans le bulletin des *Amis du Vieux Huê*, ce savant missionnaire qu'est le R. P. Cadière, car vous ne voudriez pas monter plus loin, vous ne pourriez résister au charme!

Reprenons donc, si vous le voulez bien, et pour la dernière fois, notre place à bord. Nous n'y resterons plus longtemps, car vingt-quatre heures après avoir quitté Tourane nous serons en vue du phare de Hon-Dau, construit au sommet d'une petite île, et qui, avec celui des îles Norways, rochers distants d'une dizaine de milles de Hon-Dau, marque l'entrée du Cua-Nam-Triêu, le fleuve que nous remonterons pendant 22 kilomètres pour atteindre Haiphong.

Mais au matin de ce dernier jour de mer, nous avons eu, à notre réveil, l'agréable surprise de sentir la fraîcheur; les «Tonkinois» parlent même de *froid*, et effectivement ils sont montés sur le pont habillés de vêtements de drap et de chauds pardessus; les dames ont même sorti leurs fourrures! En effet, nous avons l'illusion d'ê-

tre revenus vers la France et nous connaissons ce que nos compatriotes du Tonkin appellent «leur hiver» et qui n'est ni plus ni moins qu'un printemps délicieux!

Nous longeons l'île de Cat-Ba, aux paysages sauvages, parsemés de rochers qui font au loin paraître cette île comme une immense carrière au sommet taillé en dents de scie; elle nous cache la fameuse baie d'Along, une des parties curieuses de la côte tonkinoise. La montée de la rivière conduisant à Haiphong ressemble énormément à celle de Saigon : mêmes flots chargés de vase. A Saigon, c'était le delta du Mékong; à Haiphong, c'est le delta aux artères multiples et toutes entremêlées du Song-Coi ou Fleuve Rouge. Les rives du Cua-Nam-Trieu, puis du Cua-Cam, dans lequel on accède par une coupure traversant un terrain colmaté sont, comme dans la rivière de Saigon, entièrement recouvertes de palétuviers. De tous côtés ce sont des terres basses; au loin émergent des hauteurs, collines isolées au milieu du delta, et sur l'une desquelles a été édifié l'Observatoire Central de l'Indo-Chine dont la tour se voit de loin en mer. Sur la rive gauche, après un paysage de rochers, l'horizon est borné à une trentaine de kilomètres par le massif majestueux du Dong-Triêu dont le point culminant, la dent de Nam-Mau, est le couronnement à 1200 mètres de hauteur.

Deux heures à peine après avoir quitté Hon-Dau, le navire stoppe et vient s'amarrer à des appontements les plus beaux que nous ayons vus depuis notre départ de France, et où peuvent prendre place facilement trois navires de l'importance du «Paul Lecat». Au delà de ces appontements, de vastes entrepôts, les magasins de la Douane et ceux de la Chambre de Commerce, la gare maritime raccordée à la voie des chemins de fer de la Compagnie Française de l'Indo-Chine et du Yunnan. Et, des ponts de notre immense navire, le spectacle renouvelé de l'arrivée du courrier de France présente à Haiphong plus d'ampleur qu'à Saigon, car ici tout est large, et sur les immenses terre-pleins des Docks, la foule des français et des indigènes attirés, les uns par la curiosité légitime de revoir des compatriotes, les autres par l'espoir d'un profit quelconque, peut se mouvoir à l'aise.

Au loin, la ville s'étend vaste et coquette. Le quartier français avec ses maisons toutes entourées de jardins ombragés, donne l'im-



Baie d'Along (Tonkin) : Hongay.



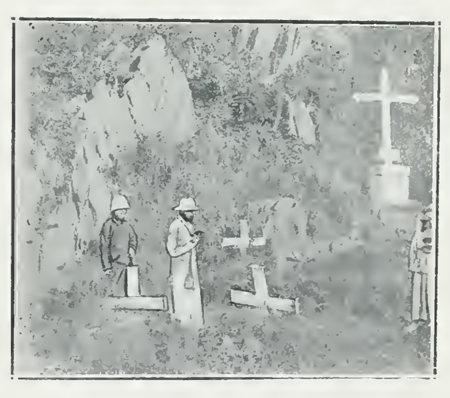
Baie d'Along : Quais de la Société des Charbonnages du Tonkin.



Route du Tam-Dao : Chaises à porteurs.



Baie d'Along : La rade de Hongay Vue de l'entrée de la grotte de l'Ile des Merveilles.



Baie d'Along : Sur les tombes des marins de l'Amiral Courbet à l'Ile du Cimetière.

pression d'une station estivale de la métropole. Dans la ville, le mouvement, tout en n'ayant pas l'intensité de celui de Saigon, est tout de même assez important; quant aux quartiers chinois ou annamites, ils sont des plus bruyants et des plus animés. Il n'y a pas, à Haiphong, en dehors du siège d'une banque française nouvellement installée et qui a construit un véritable palais, de monuments particulièrement dignes de remarque. La cathédrale, elle-même, malgré sa grande tour carrée, n'a rien qui puisse rappeler nos belles églises de France ou même celles de Saigon ou de Hanoi. Il n'est pas jusqu'aux édifices publics qui soient d'un genre plutôt regrettable en raison des conceptions d'architecture de style munichois, résultat des études laborieuses du service des Travaux Publics au Tonkin, et dont le nouvel hôtel des Postes et Télégraphes offre l'échantillon le plus parfait dans ce genre déplorable. Mais en revanche, les rues et les avenues sont larges, proprement entretenues, toutes plantées d'arbres constamment couverts de feuilles et donnant à la ville un ensemble charmant. En somme, à Haiphong, on se sent dans une ville d'affaires très importantes, mais où l'on sait travailler avec plus de calme qu'à Saigon.

Port unique du Tonkin, et par transit de la riche province chinoise du Yunnan, frontière nord du Tonkin, grâce au chemin de fer qui le relie à Yunnan-Sen à 863 kilomètres, Haiphong est aussi un centre industriel très important de notre empire indochinois. De nombreuses usines s'y sont créées et d'autres bientôt viendront en accroître le nombre. Rizeries françaises et chinoises, ateliers de constructions mécaniques, cales sur lesquelles se construisent des vapeurs de tous tonnages jusqu'à 3000 tonnes entièrement à l'aide de la main d'œuvre locale dirigée par des ingénieurs français, usine de produits chimiques, de fabrication des engrais chimiques, fabrique de peintures. L'usine de la Sté des Ciments Portland de l'Indo-chine montre une activité prodigieuse par les blancs panaches de ses quinze fours marchant sans arrêt. Une verrerie fabrique des bouteilles à l'aide des procédés les plus modernes, et en se servant uniquement des produits de la Colonie : sable de l'Annam, charbon de Pham-Mê, dans la haute région tonkinoise. Aux environs de Haiphong encore, une fonderie d'antimoine dont le minerai abonde au Tonkin a été installée, ces dernières années, et tout récemment un petit haut-fourneau a donné d'excellents résultats pratiques pouvant constituer un

commencement encourageant pour une affaire de plus grande envergure puisque en raison de l'abondance du minerai de fer et du charbon il est possible, comme cette expérience le prouve, d'obtenir de la fonte de fer de qualité excellente. Il y aurait à citer d'autres établissements d'importance secondaire (filature de soie de Kien-An) industriès diverses indigènes, etc. . Je terminerai cette énumération en mentionnant les établissements de la Société Cotonnière du Tonkin, dont les usines les plus importantes sont à Nam Dinh, et qui fabrique tous les tissus de cotonnade.

Cette simple énumération vous montrera que, sur les marécages donnés en concession à la France aux temps lointains précédant l'expédition du Tonkin (1884—1886), les français, avec ce génie qui est bien particulier à notre race, ont créé une ville qui, de l'aveu de nos voisins coloniaux de Hongkong, qui s'y connaissent en ces matières, est tout à fait remarquable, l'établissement des français ne remonte guère à plus de 35 ans: faisant trève à notre détestable habitude qui nous porte à trouver que seuls l'étranger en général et l'anglais en particulier font bien et que seuls ils savent bien faire, rendons hommage à ces coloniaux de la première période qui connurent les heures cruelles des commencements, mais qui ne se découragèrent pas, accomplissant un labeur qui, pour n'être pas bruyant, n'en porta pas moins de fruits. Rendons hommage à ces français courageux qui ont continué, qui continuent encore et complètent l'œuvre si bien commencée par leurs devanciers, à ceux qui accomplirent si bien leur tâche que, lorsque certains de nos compatriotes reviennent au Tonkin seulement après une absence de dix années, ils ne peuvent retenir de marquer leur surprise admirative devant la constatation du changement dont ils sont les témoins. Tous ces français font une bonne besogne pour la France. Oh! vous tous qui êtes ici, sachez le reconnaître, et profitez de toutes les occasions qui vous seront offertes de mieux apprécier nos colonies en les aimant et, autour de vous, en les faisant aimer.

*
* *

Nous voici donc arrivés au terme de notre voyage. Avant de suivre un peu sur leur chemin nos deux compagnons — le missionnaire



Baie de Fai-Tsi-Long : Entrée du Tunnel de la Douane.

et l'officier—qui partent dans l'intérieur du pays, et savoir quelle sera leur existence, voyons où nous nous trouvons nous-mêmes.

Le Tonkin fait partie de l'Indo - Chine Française qui comprend: la Cochinchine, qui est une colonie, et le Cambodge, le Laos, l'Annam et enfin le Tonkin qui sont pays de protectorats. Un Gouverneur Général qui réside habituellement à Hanoi est secondé par un Lieutenant-Gouverneur pour la Cochinchine et des Résidents Supérieurs pour les autres divisions de l'Union Indo-Chinoise, dans l'administration de ces pays si différents, tant par leurs races que par leur climat ou leur développement industriel et commercial. Je n'entrerai pas, afin de ne pas allonger cette causerie, dans des développements particuliers que vous pourrez trouver dans toutes les bonnes géographies ou les atlas coloniaux, et je vous renverrai pour vous documenter avec certitude sur ces points, à l'Atlas dû au remarquable travail de M. Brenier, et édité à Hanoi à l'Imprimerie d'Extrême-Orient. Je me bornerai à vous faire remarquer que cet immense empire colonial, plusieurs fois grand comme la France, présente un tout complet. La Cochinchine est surtout un pays agricole, ainsi que le Cambodge. Le Laos, pays riche encore insuffisamment exploité en raison de la difficulté des communications, est le pays des forêts, des mines et de l'élevage, sur ses hauts plateaux. Le Tonkin complète la Cochinchine et est à la fois un pays agricole, industriel et minier de premier ordre. D'abord, aux 1.600.000 tonnes de riz qu'en une seule récolte annuelle produit la Cochinchine, le Tonkin par ses deux récoltes annuelles augmente ce chiffre déjà coquet d'un appoint appréciable de 800.000 tonnes; ensuite, le Tonkin possède de nombreuses plantations de café, de tabac, de jute, de thé, etc. . en raison de ce que ses terres conviennent mieux que celles du sud à ce genre de culture; par contre, la culture de l'hévéa, ou arbre à caoutchouc, est le monopole des terres cochinchinoises. Au point de vue minier et industriel, le Tonkin est appelé à un avenir certain en raison des nombreux gisements de fer, antimoine, argent, zinc, wolfram dont son sous-sol abonde. Mais une des grandes richesses du Tonkin réside dans ses incomparables mines de charbon. Sans cette source précieuse, notre colonie serait entièrement tributaire de l'étranger pour des sommes considérables et l'essor industriel de toute l'Indo-Chine se trouverait singulièrement entravé. Ne serez-vous pas agréablement surpris en apprenant que les mines de charbon de la Société Française des Charbonnages du Tonkin, à Hongay et à Cam-Pha, dans la baie

d'Along, s'exploitent à ciel ouvert—fait, je crois, unique au monde—tout comme des ardoisières. Les travaux commencent au sommet d'une haute et vaste colline; quelques mètres à gratter et c'est ensuite entièrement du charbon que l'on détache par tranches, comme on ferait d'un gigantesque gâteau! Et c'est par millions de tonnes que, sur un point seulement de la concession de la Société actuellement en exploitation, le charbon a été reconnu au cours des travaux de sondages. Ce qui reste en réserve pour l'avenir est incalculable. Il existe encore d'autres mines qui, pour n'avoir pas l'importance du gisement de la baie d'Along—où l'exploitation est actuellement de 600.000 tonnes annuellement, et qui pourrait atteindre facilement sans doute un chiffre du double—n'en sont pas moins très importantes; je citerai notamment le gisement de Mao-Khe, ceux de la région de Quang-Yên et de Ke-Bao qui tous donnent, comme Cam-Pha et Hongay, de l'anthracite, et enfin les exploitations de charbon gras de Phan-Mê et de Phu-Nho-Quan. Remarquez que ces divers gisements sont dispersés sur tous les points du Tonkin et dans les contrées les plus diverses. Dans aucune de ces exploitations le grisou n'est à craindre, et la qualité du combustible est telle qu'il est recherché sur tous les marchés d'Extrême-Orient sans en exclure le Japon, cependant pays de charbonnages lui aussi.

Je pourrais vous citer nombre d'autres établissements industriels intéressants; il n'est pas jusqu'au papier, dont la France manque tant, que l'on pourrait—si on le voulait, toujours,—se procurer au Tonkin où on le fabrique avec de la pâte extraite du bambou. Les clichés nombreux qui on passé sur l'écran me dispensent de m'étendre sur l'importance commerciale et industrielle du Tonkin, et vous avez pu, je le pense, vous convaincre maintenant, combien ridicule est l'assertion trop souvent émise que nos colonies coûtent cher à la Métropole, et qu'elles ne servent qu'à payer des fonctionnaires.

Ce n'est pas à l'Indo-Chine que l'on peut faire ce reproche. Est-ce un pays à charge de la Mère-Patrie, celui qui, durant la longue guerre dont nous sortons à peine, a fourni à la France plus de 100.000 hommes indigènes comme soldats ou travailleurs auxiliaires? A-t-il tendu la main, sinon pour donner, ce pays qui figure en tête dans la liste des dons en faveur du Secours National avec un chiffre de millions du double de la colonie la plus généreuse après lui, et qui est, je crois, l'Afrique Occidentale Française? Et encore, je vous



Baie de Fai-Tsi-Long (Tonkin) près des gisements de charbon de Cam-Pha.



Baie de Fai-Tsi-Long : Le Voile.



Phat-Diêm : Vieille pagode.



Baie de Fai-Tsi-Long : Près du Tunnel de la Douane.



Paysage de l'Ile de Ke-Bao dans la baie de Fai-Tsi-Long.

dirai que notre Colonie a pris entièrement à sa charge, depuis le commencement de la guerre, et sur la suggestion du Gouverneur Albert Sarraut, les dépenses militaires autrefois supportées par la Métropole. Enfin, lors des divers emprunts pour la Défense Nationale, ce n'est pas sans un légitime orgueil que ce même Gouverneur Albert Sarraut pouvait câbler au ministre des Colonies les résultats magnifiques qui se totalisent par un chiffre—qui dispense de tout commentaire—de 350.000.000 de francs! Or, vous comprendrez la signification du geste de nos protégés de l'Empire d'Annam si vous savez que, le taux de leurs prêts entre eux—prêts honnêtes bien entendu—variant entre 12 et 20 pour cent, celui de 5% de nos rentes ne devait guère les intéresser comme moyen de rapport! Ce qu'ils faisaient dans une si grande proportion en souscrivant aux emprunts, ils le faisaient en communauté de pensée avec les français, dans un élan généreux pour la France qui leur a apporté, avec ses méthodes et sa civilisation, la richesse et la prospérité.

Enfin, pendant la guerre, les produits de nos pays n'ont pas assez souvent pris le chemin de la France: est-ce égoïsme et ingratitude de notre part? Non, il n'en faut pas faire retomber la faute sur l'Indo-Chine qui n'a jamais manqué de rien. Ce n'est pas sa faute, hélas! si les vapeurs arrivaient dans nos ports venant de France . . . .chargés de cailloux et repartaient de même, laissant pourrir dans les docks de Haiphong des milliers de tonnes de riz, sucre, haricots, alcool, huile de ricin, etc . . . cependant commandées par les divers services intéressés.

Ce n'est pas davantage la faute de l'Indo-Chine si les conditions du change, du fait de sa monnaie spéciale qui est la piastre argent, par rapport au franc ne permettent pas à nos planteurs, impuissants et désolés, l'envoi de leur café, jute, maïs, thé, etc . . à la France qui, cependant, trouverait des avantages qu'il est inutile de souligner, à se servir dans ses propres domaines coloniaux plutôt que chez l'étranger, fût-il ami ou allié.

C'est à nos dirigeants à trouver les moyens complexes, c'est très vrai, propres à résoudre des difficultés qui ne doivent pas être insurmontables quand on a su trouver des remèdes à des situations plus critiques lorsqu'il s'est agi de règlements commerciaux internationaux. Et sur ce point, la masse des français contribuera à assurer

l'aide que la France *peut* et *doit* recevoir de ses colonies si nos législateurs ont l'impression qu'ils suivent l'opinion publique et surtout qu'ils en sont compris quand ils s'occupent de légiférer sur des questions coloniales. Vous tous, Messieurs, vous voudrez y contribuer encore une fois, en aimant, et en faisant, par vos paroles, aimer autour de vous nos colonies, en profitant de toutes les occasions qui vous seront offertes de les défendre quand elles sont injustement—et parfois stupidement — attaquées, ou encore en rectifiant les énormités que vous entendrez émettre par des gens se disant très instruits et qui souvent ignorent tout de la géographie de nos colonies — tels des propriétaires qui ne sauraient rien du plan de leurs terres—et allant parfois jusqu'à croire — cela me fut donné à moi-même de l'entendre—que le Tonkin est en Chine, et à proximité de Shanghai ! !

*
* *

Nous connaissons notre colonie. Quelle est la vie des francais qui s'y sont fixés ? En quelques mots, afin de ne pas prolonger cette causerie où tout mon attachement pour notre terre tonkinoise m'a fait abuser de votre bienveillante attention, je vais tenter de vous le dire. Tous nos compatriotes, je dois d'abord leur rendre cet hommage, ne tiennent aucun compte du *risque colonial* évident qui est la conséquence de notre climat chaud et humide, et dont tous font tôt ou tard la douloureuse expérience. Chacun dans sa sphère, colon, fonctionnaire, missionnaire, religieux ou soldat, apporte à l'accomplissement de son devoir une ponctualité et un dévouement absolus. Tous savent et ont conscience qu'ils sont les gardiens d'une parcelle du prestige de la France aux yeux d'un peuple très observateur et prêt à tirer de nos travers, de nos fautes et parfois de nos vices particuliers, des considérations générales qu'il ne manquerait pas d'appliquer en bloc à l'ensemble de la nation française. En Indo-Chine plus qu'ailleurs il faut prêcher d'exemple et nous souvenir que, fils d'une nation généreuse, forte et noble, noblesse oblige !

En dehors donc des vicissitudes ordinaires de l'existence coloniale, la vie du français habitant les villes sera celle de France, mais avec tout ce qu'elle aurait, en France, de confortable. Vie active n'excluant aucunement la vie intellectuelle, telle est celle de Haiphong et de Hanoi.

Pour le soldat, cela devient déjà un peu plus dur. Il n'est pas toujours dans une garnison où il peut jouir de la vie des français habitant les grands centres. Dans les postes lointains, malsains parfois, il veille constamment à la sécurité de nos protégés et de nos entreprises dans ces pays où le voisinage de ce foyer d'anarchie qu'est la Chine immense, rend possibles des actes de piraterie ou de révolte à intervalles assez rapprochés, et qui restent un danger auquel il faut s'accoutumer tout en restant vigilant.

Mais le français qui a le plus de mérite, la vie la plus dure parce que sa dure discipline l'oblige à vivre de la vie intégrale de l'annamite, chose à laquelle notre organisme d'occidentaux ne nous prépare aucunement, ce français-là, Messieurs, que nous devons saluer bien bas, c'est le religieux, c'est, au-dessus de tous les religieux, le Missionnaire. Pour vous dire la grandeur de leur tâche, l'importance de leur œuvre et les services éminents qu'ils ont rendus à la cause française dans tous les pays d'Extrême-Orient, il faudrait une causerie spéciale, faite par une voix plus autorisée que la mienne. La vie du missionnaire commence dès son débarquement. A peine a-t-il eu le temps de se remettre de ses impressions de voyage que déjà le voici dirigé vers un village annamite où, avec l'aide d'un auxiliaire indigène avec lequel il lui sera seulement possible de s'exprimer en latin — et Dieu! en quel latin! — il s'initiera aux difficultés de la vie courante dans tout ce qu'elle a de primitif, et aux aridités d'une langue déconcertante. Il vivra sous la paillotte, mangera la même nourriture que les gens qu'il devra évangéliser et s'habillera comme eux et parfois plus pauvrement encore; puis, lorsqu'il sera devenu assez fort pour voler de ses propres ailes dans son ascension vers le Ciel avec l'ardent désir d'emporter avec lui des âmes à Dieu, ce sera alors la vie de brousse au millieu de populations quási sauvages parfois, sur les confins du Laos ou les fontières de la Chine; souvent il sera le seul blanc au milieu des jaunes à 50 ou 100 kilomètres du premier poste où il pourrait trouver un secours. Mais de quel secours terrestre peut avoir besoin un homme qu'anime un idéal sublime et qui ne demande que le secours divin ! Les églises de ces missions lointaines ne ressemblent guère à celles de France, et nos campagnes n'éveillent pas dans nos cœurs la même poésie qui se dégage de nos campagnes françaises à l'heure où le clocher lointain tinte *l'Angelus*. Voyez cette «cathédrale» du siège du Vicariat apostolique du Haut-Tonkin à Hong-Hoa, par exemple, quelle modeste parmi les plus modestes églises de nos villages de

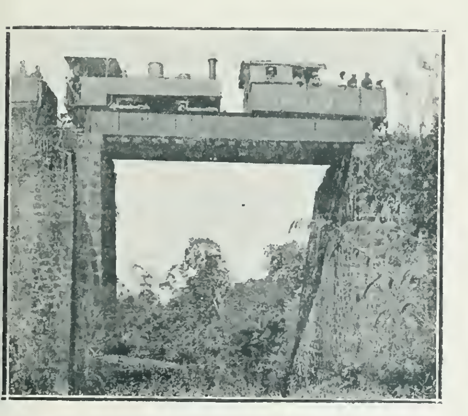
France n'est pas incomparablement plus belle? C'est bien au Tonkin qu'au jour de Noël, Jésus naît véritablement dans la crèche de Béthléem ! Le sacre d'un évêque—tel celui de Monseigneur Ruiz de Azua, évêque espagnol de Haiphong en 1917 à Ke-Sat,—vous rappelle-t-il semblable solennité dans une cathédrale française ? Et, pour mieux marquer l'idéal héroïque du missionnaire, si nous ajoutons qu'il s'en va là-bas avec la ferme intention de mettre pour toujours la mer entre lui et la France, acte symbolisant son total attachement au pays qu'il a en quelque sorte adopté pour le servir jusqu'à la mort pour Dieu et pour la France, vous ne vous étonnerez pas de la confiance qu'il inspire aux annamites, et aussi de la respectueuse estime et de l'admiration dont il est l'objet de la part des français, à quelque parti qu'ils appartiennent. Les coloniaux, vivant un peu de la vie qui est commune à tous ceux qui se sont expatriés, sont mieux à même d'estimer, d'apprécier et de comprendre un sacrifice dont ils connaissent toute l'ampleur.

* * *

Mais, Messieurs, aux courageux qui n'ont pas craint d'y venir vivre une vie plus active, notre pays apporte des récompenses et parmi les plus belles sont celles que la nature a créées elle-même. Quel enchantement, ces paysages de l'Annam, du Tonkin, de l'Indo-Chine tout entière ! Quel délice pour l'esprit comme pour le corps de les visiter et de s'y reposer !

Voyez cette merveille qu'est la Baie d'Along, semant ses rochers aux formes caractéristiques, ses grottes mystérieuses, ses tunnels et ses fjords sur plus de 120 kilomètres. Quelle emprise étrange n'éprouve-t-on pas à la parcourir, par une belle unit qu'éclaire la lumière d'argent de la pleine lune !

Que le touriste le plus difficile vienne chez nous, il aura toutes facilités pour satisfaire ses exigences et son enthousiasme. Automobiles sur un réseau routier de 9.000 kilomètres, chemins de fer aux parcours de toute beauté dans la haute région, et chaloupes confortables sur les fleuves, voilà qui permettra d'excursionner sans fatigue.



Ile de Ké-Bao: Pont sur un précipice, voie ferrée de l'exploitation des charbonnages.



Hanoi : Le petit Lac.



Ile de Ké-Bao: Un des tunnels de la voie ferrée.



Sur la route de Laokay à Chapa. Chaises à porteurs.



Hanoi : Le Jardin botanique.



Chapa (Tonkin): Paysage de montagnes à 1700 mètres d'altitude.

Les environs immédiats de Haiphong l'intéresseront par leurs paysages pittoresques soit vers l'île des Deux Songs, vers le massif de Nam-Mau et Huong-Bi ou la région du Dong-Trieu où il pourra se rendre en pousse-pousse.

Les montagnes ont-elles la préférence du touriste? Il pourra se rendre par une excellente route au Tam-Dao, station d'altitude à 950 mètres sur les premiers contreforts montagneux, dominant le delta du fleuve Rouge, et à 80 kilomètres de Hanoi.

Veut-il mieux encore? Qu'il aille vers le Haut-Tonkin en passant par Sontay, et après avoir visité les belles plantations de caféiers, il pourra, en escaladant les 1250 mètres du mont Ba-Vi, dominer le beau panorama de la Rivière Noire.

Vers Tuyen-Quang, il verra les lacs Ba-Be et vers Lang-Son les montagnes de la frontière chinoise si riches en minerais d'étain et de wolfram. Que le touriste descende vers la mer, il trouvera dans la baie de Fai-Tsi-Long, l'île de Ke-Bao toute couverte de forêts épaisses où se cachent les fauves, tigres et panthères.

Êtes-vous amis des beautés des hommes? Quittez Hanoi par la route mandarine, et après Ninh-Binh où les rochers ressemblent à ceux de la baie d'Along, dirigez-vous sur Phát Diệm. La mission catholique et ses églises, conçues et exécutées par un Père Annamite, le R. P. Six, mandarin à la cour de Huế, vous étonneront tant par leur conception hardie que par le sens artistique de ce travail entièrement en style annamite et où, triomphant et magnifique symbole, la croix surmonte la pagode!

Descendez encore vers le Sud et passez les beaux paysages un peu mélancoliques de la chaîne annamitique à la Porte d'Annam pour atteindre Huế et ses tombeaux royaux. Descendez encore, et au Cambodge, vous resterez extasiés devant ces ruines grandioses, témoins d'une civilisation d'un autre âge, et dont l'illustre Pierre Loti, le Pélerin d'Angkor, a chanté la beauté.

Si vous voulez la grande montagne, le Nord du Tonkin réalisera votre désir. Le chemin de fer vous conduira à Lao-Kay, et de là, en chaises à porteurs ou à cheval, vous irez jusqu'à Chapa, par un sentier de 36 kilomètres, qui sera bientôt une route automobilable.

et avec une joyeuse surprise, vous y retrouverez à 1.700 mètres, avec le climat de France, une partie de sa flore. Etes-vous rompus au sport de l'alpinisme ? Tentez l'ascension du Phan-Tsi-Pan qui, devant Chapa, vers le Laos, porte orgueilleusement à 3.500 mètres un sommet que l'hiver blanchit de neige, ce qui est, au Tonkin, une rareté !

Et vous le voyez, l'Indo-Chine présente un ensemble parfait, non seulement au point de vue du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, mais encore au point de vue du tourisme. Chaque pays de l'Union Indo-chinoise a ses beautés particulières et toutes aussi attrayantes. Comprenez-vous la tristesse du «colonial» qui sent qu'en France on ne veut pas voir les richesses d'un tel domaine? Comprenez-vous l'indignation de ce colonial quand, il y a encore seulement quelques mois, il entendait proférer à nouveau ce sacrilège monstrueux à la mémoire de nos soldats dont les corps reposent sur tous les points de ce Tonkin et jusque dans la baie d'Along : «Lâchons l'Asie, gardons l'Afrique !» Non, Messieurs, n'abandonnons rien, gardons tout, gardons-le jalousement. C'est un trésor et il nous a coûté trop cher ! Chaque parcelle, sous quelque latitude qu'elle soit, de notre domaine colonial nous a coûté trop de sang, trop d'héroïsme et nous en coûte encore trop tous les jours, pour que nous ne restions pas fièrement attachés à l'œuvre des Galliéni, des Joffre, des Lyautey et de tous les héros obscurs qui moururent pour que notre *France la Doulce*, soit toujours plus belle et plus forte dans l'accomplissement de sa mission dans le monde entier.

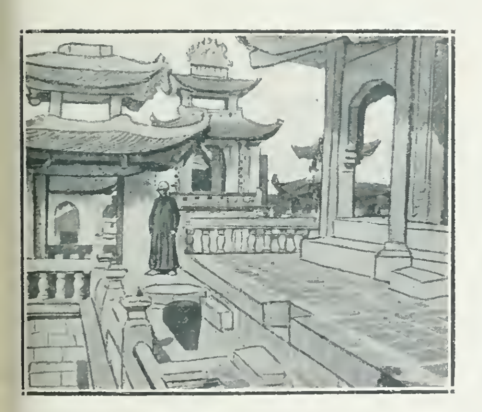
*
* *

En commençant cette causerie, je vous parlais des légendes, des préjugés et des erreurs concernant notre colonie asiatique. Parmi les légendes, existe celle que les colonies coûtent cher à la Métropole. Je pense vous avoir convaincus que ce reproche ne saurait être adressé à l'Indo-Chine qui, non seulement n'a pas été une charge pour la France, mais lui a été, au contraire, au cours des tristes années de guerre passées, d'un secours précieux en approvisionnements, hommes et argent.

Pour ce qui est des préjugés, je relèverai seulement l'un de ceux qui est parmi les plus injustes et les plus injustifiés, parce qu'il me



Mission catholique de Phat-Diêm : Vue d'ensemble prise du clocher de la Cathédrale.



Mission catholique de Phat-Diêm : Dans les clochers de la Cathédrale.



Phat-Diêm (Tonkin) : Pont couvert.



Phat-Diêm (Tonkin) : Portail de la cathédrale et tombeau du P. Six



Huu-Lê (Annam) : Une église catholique sur les confins du Laos près de Bai-Thuong.

fut énoncé encore récemment par une personne pourtant cultivée et à laquelle je parlais du Tonkin en m'étonnant que, aussi bien chez ceux qui disposent de capitaux pour s'intéresser à des affaires coloniales, que chez d'autres qui pourraient se créer des situations avantageuses, bien peu de français consentent à s'expatrier. Quel ne fut pas mon effarement en recevant cette réponse : «Mais, comment voulez-vous qu'il en soit autrement ? Nos colonies ne sont-elles pas peuplées souvent par des gens ayant à refaire un casier judiciaire?» Messieurs, la stupéfaction a été chez moi plus forte que l'indignation en présence de ce langage d'une personne qui semblait croire que le bagne de Nouméa avait des succursales dans toutes les colonies! Comment soutenir une telle affirmation ? Pour « refaire un casier judiciaire» ne faut-il pas, ce me semble, se cacher, se faire oublier ? Ce serait mal choisir son endroit en Indo-Chine où les quelques milliers de français que nous sommes, noyés au milieu de la population asiatique, sont dans une proportion si infime que l'arrivée d'un nouveau compatriote parmi nous prend les proportions d'un événement et devient un sujet de conversation non seulement dans les villes, mais dans une région entière. Nous ne sommes et ne pouvons être aucunement des inconnus entre nous. Si je relève cette méconnaissance de l'élément colonial, c'est surtout pour que vous en compreniez mieux l'absurdité; elle n'a nullement besoin d'être combattue, car un axiome ne se démontre pas. Or, l'axiome est que tous les français des colonies sont de braves et courageux français, fiers de leur passé autant que de leur présent.

Parmi les erreurs, souvent propagées de bonne foi par des écrivains, et parfois non des moindres, il en est qui sont assez importantes pour mériter d'être relevées au passage. C'est le cas pour ces lignes que, pendant les loisirs de la traversée pour venir en France, je lisais dans ce livre si beau de M. Henri Bordeaux : *La Peur de Vivre.*

A l'un des personnages de son roman l'écrivain fait dire que la Baie d'Along *est près de Hanoi.* Or, Hongay, qui est le point le plus important de la Baie d'Along est à environ 150 kilomètres de Hanoi, soit la distance de Paris à la mer. Voyez-vous un romancier écrire que le golfe du Calvados est près de Paris ? L'erreur, en ce qui concerne le Tonkin, est de même grosseur. Mais il y a mieux. Un peu plus loin dans ce même ouvrage, et parlant de l'île de Ke-

Bao, entre autres inexactitudes je relève celle-ci :

« . . . . . . *et ils font des plantations merveilleuses d'un bois qu'on appelle lilas du Japon et qui sert à construire.* »

Ce que nous appelons le lilas du Japon n'est pas cultivé dans d'autres endroits que dans les plantations de cafés et dans l'unique but de porter un discret ombrage aux caféiers. Il pousse ordinairement à l'abandon le long des routes, il n'a rien de *merveilleux*, et son bois très cassant ne le recommande aucunement à la construction. Les indigènes s'en servent pour confectionner de menus objets, autels des ancêtres, par exemple, d'un usage domestique. Il est à présumer que M. Bordeaux mal informé a confondu avec ces beaux arbres que sont le *gu* et le *lim* qui croissent en grand nombre dans toutes les forêts du Tonkin et qui, eux, donnent un bois de premier ordre pour tous usages.

Enfin pour terminer, ce dialogue :

— « Mon fils Etienne, à son dernier voyage, nous a apporté des boutures de rosiers.
« Elles ont trouvé à Maupas un terrain favorable.

— « En effet, elles ne sentent rien. Mais cela m'est égal. Et d'où venait votre fils
« Etienne?

— « Du Tonkin, Monsieur, de la Baie d'Along, *qui produit des fleurs et des fruits*
« *en abondance (?)*

. . . .

— « Ah ! c'est ce *rosier chinois*, parfaitement, je l'avais deviné...» etc...

Toutes ces lignes fourmillent d'erreurs. La Baie d'Along, avec ses sites sauvages de rochers, ne produit sur ses îles — Ke-Bao excepté ainsi que la grande Ile de la Table — que de la broussaille et sur sa côte du charbon. Parler de fleurs et de fruits—et quels fruits encore asiatiques ou français ?—cultivés en Baie d'Along est tellement fort que les vues qui ont passé sur l'écran vous auront montré combien grossière est cette erreur. Tous les coloniaux seraient curieux de connaître ce *rosier chinois* qui produit une fleur très belle!

A la vérité, le Tonkin—mais non la Baie d'Along—possède des jardins copieusement fournis de fleurs très belles et parmi elles les roses. Mais ce ne sont pas *nos roses* du Tonkin qui donnent des boutures pour la France. C'est au contraire la France qui nous envoie ses belles parures; comme nous, sous le climat tropical, elles sont là-bas des « déracinées, » ces belles roses, mais elles apportent aux



Baie d'Along : Le Port Parceval et le rocher du milieu.

exilés volontaires que nous sommes la suave et douce odeur de la Patrie. *Nos roses* ? Oui! mais parce que Roses de France !

Ceci prouve combien peu est connu le Tonkin et combien il reste pour trop de français le pays du merveilleux et de la légende. Grâce à Dieu, cette belle colonie est assez riche dans tous les domaines pour que l'on n'y ajoute pas en invraisemblances.

*
* *

Messieurs, je termine. Si j'ai pu, malgré mon inexpérience de conférencier, vous faire un peu connaître notre grande France d'Asie, si j'ai pu vous inciter à vous y intéresser davantage et à l'aimer, je serai heureux d'avoir pu vous entretenir au cours de cette soirée. Je concluerai en faisant mien ce vœu par lequel, dans son numéro du 17 mai dernier, notre journal local « Le Courrier de Haiphong » terminait son article principal : « Une des conséquences, que je qua-
« lifierai d'heureuse pour la France, de cette guerre, a été de lui
« rappeler qu'elle possédait des colonies. Faisons donc, comme nos
« voisins les anglais, de la publicité coloniale; que chaque citoyen
« sache pour quelles raisons, au prix de quels efforts, nos colonies
« ont été conquises, leur raison d'être, leur utilité. Puis, lorsqu'il se
« sera fait une opinion, qu'il aura entrevu la source de richesses
« qu'il a à sa disposition, le français de France travaillera à la pros-
« périté des territoires lointains, prolongement de la Patrie, du mê-
« me cœur qu'il entend contribuer à celle de la Métropole. S'habi-
« tuant à juger à leur vraie valeur nos différentes colonies, à en es-
« timer pour ainsi dire la *valeur marchande*, il favorisera leur es-
« sor commercial qui le libèrera, pour une grande part, des achats
« à l'étranger, ruineux pour le pays. Et toute question de sentiment
« mise à part, ce sera pour la France une excellente affaire. »

Saint-Nectaire, août 1920.


UC Southern Regional Library Facility
A 000 523 474 5